VII kadencja




# KANCELARIA SEJMU
# Biuro Komisji Sejmowych

## PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 121)**
z dnia 6 marca 2013 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 121)

6 marca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– odpowiedź Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 2 w sprawie publikacji Białej Księgi dotyczącej działań Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i podległych mu organów wobec spółek OLT EXPRESS Sp. z o.o. oraz OLT EXPRESS POLAND i OLT EXPRESS REGIONAL.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Izabela Szymajda-Wojciechowska** wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Stanisław Jarosz** p.o. dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Jan Urbaniak** główny specjalista w Departamencie Nadzoru Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, **Hubert Worobiej** naczelnik Wydziału Handlu, Infrastruktury i Turystyki w Departamencie Polityki Konsumenckiej Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Piotr Wojnarowski** dyrektor Biura Finansów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz **Agata Wodzińska** dyrektor Biura Prawnego P.P. „Porty Lotnicze".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jakub Krowiranda**, **Jolanta Misiak** i **Grażyna Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Witam wszystkich bardzo serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu. Porządek dzienny państwo otrzymaliście w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma, dziękuję bardzo.

Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, witam panią prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Witam wszystkich naszych gości, jak również panie i panów posłów w szczególności. Panie ministrze, oddaję panu głos. Proszę bardzo. Tak? W kwestii formalnej pan przewodniczący Adamczyk. Proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie. Chciałem się zorientować, czy będziemy dzisiaj mieli okazję rozmawiać z panem ministrem Sławomirem Nowakiem. Mam pełen szacunek dla pana sekretarza stanu Tadeusza Jarmuziewicza, ale, panie ministrze, to pan minister Sławomir Nowak pół roku temu na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, na którym rozmawialiśmy na temat przyczyn i skutków upadku przewoźnika Eurolot zadeklarował przygotowanie Białej Księgi i przedstawienie jej parlamentowi. Pana ministra, niestety, nie ma i jest pytanie, czy możemy dzisiaj liczyć na obecność Sławomira Nowaka, bo to pan minister winien wytłumaczyć się z przedstawionych materiałów, co nam zresztą poniekąd zadeklarował?

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proszę.

**Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie pośle, pan minister Nowak wie o tym, że szczególnie pan poseł permanentnie domaga się jego obecności.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

My wszyscy się domagamy, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Ale ja teraz mówię. Mogę sam, panie przewodniczący? Dziękuję bardzo. Trochę wybiła mnie pani poseł z rytmu. W debacie publicznej, na różnego rodzaju konferencjach prasowych i spotkaniach z dziennikarzami pan minister Nowak odnosił się do tematu działań ULC w stosunku do zaistniałej sytuacji z OLT i spółkami pochodnymi. Ze względu na podział kompetencji w resorcie, każdorazowo minister resortowy, czy są sprawy ważkie czy mniej ważkie, zabiera głos. Deklaracja ministra Sławomira Nowaka sprowadzała się do tego, że zajmie się sprawą i zostanie ona rozwikłana. Dzisiaj omawiamy Białą Księgę, którą sami sporządziliśmy, która jest pewnego rodzaju rachunkiem sumienia i została przekazana państwu wcześniej. Nie wyobrażam sobie, jak można bardziej jeszcze transparentnym sprawić proces. Jeżeli są zastrzeżenia w stosunku do resortu, to ja dzisiaj reprezentuję resort i przyjmuję wszelkiego rodzaju uwagi.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Dziękuję bardzo. Jeszcze? Proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

W takim razie w kwestii formalnej. Proponuję, aby przerwać posiedzenie Komisji Infrastruktury do czasu kiedy pan minister Sławomir Nowak będzie mógł uczestniczyć i odpowiadać bezpośrednio na pytania związane z informacjami przedłożonymi w tzw. Białej Księdze dotyczącymi OLT Express a także pytaniami, które niekoniecznie muszą być związane z zawartością tejże Białej Księgi, ale z tematem upadłych linii OLT Express.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Rozumiem, że to jest wniosek formalny?

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Tak, bardzo proszę.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pan poseł.

**Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):**

Mam wniosek przeciwny, bo bazując na krótkiej, ale jednak dwuletniej historii, kiedy to klub mojego przedmówcy, pana posła przewodniczącego, był klubem odpowiadającym za rządy, to praktyka o której mówił pan minister była również powszechnie stosowana i nikt nie uważał jej za deprecjonującą Komisję. Byłbym skłonny ten wniosek podzielić, gdyby na koniec naszego dzisiejszego posiedzenia okazało się, że padły jakieś bardzo ważne pytania, na które pan minister nie był w stanie, albo nie chciał udzielić odpowiedzi, w co wątpię. Wtedy tak, taki wniosek można stawiać. Natomiast stawianie takiego wniosku w chwili obecnej, kiedy jest upoważniony – zgodnie z przepisami – przedstawiciel rządu, byłoby niepotrzebną manifestacją partyjną a chyba nie o to chodzi, tak sądzę.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Pani poseł pozwoli, że poseł wnioskodawca w tej chwili.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo. Panie pośle, ja bym się z panem zgodził, gdyby rzecz nie dotyczyła linii lotniczych, które upadły w roku ubiegłym. Pragnę przypomnieć, że za czasów rządów Prawa i Sprawiedliwości i nadzorowania transportu lotniczego przez obecnego tutaj posła, wówczas ministra Jerzego Polaczka, żadna z linii lotniczych nie upadła, tym bardziej w sposób, w jaki stało się to w ubiegłym roku z OLT Express. To nie kto inny, tylko pan minister Sławomir Nowak miał świadomość, miał wiedzę na temat tego, co dzieje

się wokół tych linii lotniczych. To nie kto inny, ale polityczni koledzy pana ministra Sławomira Nowaka na lotnisku jego rodzinnego miasta wyciągali na linach w świetle reflektorów samolot tychże linii lotniczych OLT EXPRESS, kiedy te rozpoczynały funkcjonowanie. To nie kto inny a pan minister Sławomir Nowak odpowiedzialny jest za nadzorowanie ULC, który to urząd w dużej mierze przyczynił się do tego stanu rzeczy, który nas zastał w lipcu ubiegłego roku. Stąd też nie wnoszę tutaj o obecność pana ministra Sławomira Nowaka tylko i wyłącznie dla wywołania jakieś politycznej awantury, tylko uznaję, że jest on osobą, która powinna bezpośrednio odpowiadać na pytania, gdyż jest on osobą, która bezpośrednio ponosi odpowiedzialność za to, co stało się w roku poprzednim. Oczywiście, można na posiedzenie Sejmowej Komisji Infrastruktury, która pełni rolę kontrolną nad resortem, wysłać i zlecić tłumaczenie się wiceministrowi, sekretarzowi stanu. Tak jest najłatwiej.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Wniosek jest wnioskiem formalnym i myślę, że będziemy nad nim głosować. Pani poseł Paluch pozwoli, że oddam głos po przegłosowaniu tego wniosku, dobrze?

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Panie przewodniczący, dziękuję. Wyręczył mnie przedmówca, nie będę w tej kwestii zabierała głosu.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Kto jest za przerwaniem dzisiejszego posiedzenia Komisji? Proszę bardzo. (9) Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (10) Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (1) Dziękuję bardzo.

Wniosek nie uzyskał akceptacji.

Przechodzimy do realizacji porządku. Panie ministrze, proszę bardzo.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Nie odkryję chyba wielkiej tajemnicy jeśli powiem, że dzisiaj głównym sprawozdawcą będą przedstawiciele ULC, dlatego że to autorzy Białej Księgi. Państwo chcieliście, aby dzisiaj dyskutować nad jej zapisami. W związku z tym, mogę tytułem wstępu przedstawić kilka uwag jako inspiratorzy – wspólnie z państwem, powiem szczerze, bo idea Białej Księgi w zasadzie wzięła się jednak z parlamentu.

„Zakres Białej Księgi oraz działania podejmowane przez prezesa ULC w stosunku do przewoźników z grupy OLT" – przeczytałem tytuł dość obszernej notatki, którą sobie przygotowałem. Ze względu na pikanterię tematyki pozwolę sobie odczytać tych kilka zdań i jestem, oczywiście, otwarty na uwagi z państwa strony. Opracowany przez ULC dokument pt. „Proces przyznania, nadzoru i zawieszenia koncesji na przewóz lotniczy dla OLT EXPRESS REGIONAL Sp. z o.o. oraz OLT EXPRESS POLAND Sp. z o.o. – Biała Księga" zawiera opis działań, jakie Prezes ULC podejmował w stosunku do przewoźników z grupy OLT w okresie ich działalności. W dokumencie omówiono także zasady i regulacje prawne dotyczące udzielania przez właściwe krajowe władze lotnicze koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego, w tym koncesji tymczasowych, ich zawieszenia, cofania oraz sprawowania nadzoru nad przewoźnikami.

Chcąc przedstawić całkowity obszar nadzoru Prezesa ULC nad przewoźnikami lotniczymi przedstawiono również informacje z zakresu certyfikacji techniki lotniczej, ochrony lotnictwa cywilnego oraz ochrony praw pasażerów. Ponadto, w przedmiotowym dokumencie zawarto kopie decyzji ilustrujące podejmowane przez Prezesa ULC w ramach przyznanych mu kompetencji działania organu centralnego. Należy zauważyć, iż zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym udzielanie koncesji na podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego oraz sprawowanie nadzoru i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotniczej działalności gospodarczej należy do wyłącznej kompetencji Prezesa ULC. Do wyłącznej decyzji tego organu centralnego należy także podejmowanie działań w stosunku do przewoźników lotniczych przewidzianych w prawie jako działania fakultatywne. Podkreślam te dwa ostatnie zdania.

Mając powyższe na uwadze, Prezes ULC nie skorzystał z możliwości wydania w stosunku do spółki OLT EXPRESS REGIONAL decyzji dotyczącej ponownego przedstawienia do zatwierdzenia koncesji. Prezes ULC stwierdził, iż nie było podstaw do wszczęcia w stosunku do tej spółki wyżej wskazanego postępowania, o którym mowa w art. 8 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008. Natomiast w stosunku do OLT EXPRESS POLAND, działającego na rynku polskim od 2011 r. prezes ULC, uznawszy na podstawie przedłożonych przez spółkę dokumentów finansowych, że istnieje realne zagrożenie kontynuacji działalności spółki w ciągu kolejnych 12 miesięcy, zawiesił zgodnie z przepisami prawa w tym zakresie koncesję spółce.

Odnosząc się do kwestii przejęcia udziałów przez Amber Gold Sp. z o.o. w spółkach OLT należy podkreślić, iż kwestia ta pozostaje poza kompetencjami prezesa ULC. Nabycie udziałów w tych spółkach nastąpiło na zasadach rynkowych, w ramach swobody wykonywania działalności gospodarczej. To raczej Kodeks spółek handlowych jak prezes ULC jest w tej kwestii wyrocznią. Zasady te nie podlegają nadzorowi prezesa ULC i fakt przejęcia spółek OLT nie mógł być przesłanką do intensyfikacji nadzoru lotniczego nad wymienionymi przewoźnikami.

To jest pokrótce zawartość Białej Księgi. Myślę, a jest zresztą w gestii pana przewodniczącego, czy będzie to poprzedzone obszernym komentarzem ULC, czy pan przewodniczący przejdzie do pytań – może to byłoby bardziej odkrywcze. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

Proponuję Wysokiej Komisji procedowanie w taki sposób, jak państwo oczekiwali. Oczekiwanie było takie, żeby materiał był w waszych rękach trochę wcześniej, więc myślę, że najwłaściwszym będzie zadawanie pytań. Mamy przedstawicieli ULC z panią prezes na czele i będziecie państwo mogli uzyskać odpowiedzi na wszystkie wątpliwości dotyczące Białej Księgi, które posiadacie. Rozumiem, że nie ma sprzeciwu, więc proszę bardzo. Pan poseł Bodio, pierwszy, proszę.

**Poseł Bartłomiej Bodio (RP):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, pani prezes, szanowni koledzy. Jako przewodniczący Podkomisji stałej ds. transportu lotniczego i gospodarki morskiej byłem sprawcą tego dezyderatu. Cieszę się, że posiadamy Białą Księgę i nie ukrywam, że przyjrzałem się jej bardzo wnikliwie. Nasuwa mi się bardzo smutny wniosek, że Prezes ULC wszystko może a jednocześnie nic nie musi i w tym przypadku nic nie zostało zrobione, żeby zapobiec sytuacji, do której doszło. Nie ma żadnego miejsca, w którym można by było zarzucić ULC działanie niezgodne z przepisami, przynajmniej na poziomie mojej wiedzy, która wydaje mi się – akurat w zakresie lotnictwa – dosyć szeroka. Nie udało mi się znaleźć żadnego punktu zaczepienia i muszę państwu powiedzieć, że wprawia mnie to w przerażenie w momencie, gdy wszyscy znamy skutki. W związku z tym, że z Białej Księgi nie wyczytuję żadnych nieprawidłowości, aczkolwiek jestem w stanie się ich dopatrzeć na podstawie znajomości przepisów prawa, chciałem zadać dwa dodatkowe pytania o rzeczy, których nie ma w tej księdze.

Otóż chodzi o zmianę koncesji firmy Jet Air w 2009 r., kiedy to firma Jet Air, która miała koncesję na przewozy nieregularne, statkami powietrznymi o masie startowej poniżej 10 tys. kg i z ograniczeniem do 20 pasażerów, rozszerzyła tę koncesję na przewóz bez ograniczeń masowych i ilościowych oraz na przewozy regionalne. Jest to drastyczna zmiana koncesji, która w okresie opisanym w Białej Księdze była jedyną przesłanką do przedstawienia koncesji do weryfikacji. Tutaj pytanie do pani prezes. Czy w czerwcu 2009 r. – przypomnę, że wszystko działo się na grubo przed zmianami właścicielskimi związanymi z Amber Gold – rozszerzenie to spowodowało weryfikację koncesji w myśl przepisów, które cytowane są również w Białej Księdze? A więc, czy został zweryfikowany harmonogram i bilans, plan finansowy, plan taryfowy, czy to wszystko miało miejsce przy zmianie koncesji – podkreślam – dla firmy Jet Air w 2009 r.? Nigdzie nie znalazłem – być może źle szukałem – takiej informacji, ani w treści, ani na osi czasu. To jest jedna rzecz, o którą chciałem zapytać.

Druga rzecz, która wydaje mi się dosyć zadziwiająca w pracy ULC. Chodzi o moment, gdy w 2009 r. została zmieniona koncesja. Państwo piszecie o obowiązkach ULC, które

jak powiedziałem bardzo rzadko są obligatoryjne, ale akurat cytując stronę 21 z 173 Białej Księgi: „Prezes ULC monitoruje spełnianie wymienionych wymagań […] po dwóch latach od wydania nowej koncesji", czyli w czerwcu 2011 r. koncesja Jet Air powinna być poddana monitoringowi. Z osi czasu zamieszczonej w Białej Księdze wynika, że dokładnie w tym samym czasie, kiedy ULC powinien dokonać monitoringu udzielonej i rozszerzonej w 2009 r. koncesji, przeczytam, doszło do takiej sytuacji: „zmiana struktury właścicielskiej: większościowym udziałowcem została spółka Amber Gold sp. z o.o. (75% udziałów), natomiast pozostałymi udziałowcami państwo Tomira i Krzysztof Wicherek (łącznie 25%)". Do zarządu powołano Marcina Plichtę na prezesa zarządu. Uwaga! – informację o tym zdarzeniu, przypomnę z 2011 r., dokładnie kiedy powinna zostać zweryfikowana koncesja, ULC uzyskał 10 lutego 2012 r. Chciałem zapytać jak to się stało, że doszło do zmian właścicielskich w firmie, że ULC dowiedział się o tym z blisko rocznym opóźnieniem i, że zmiana właścicielska odbyła się dokładnie w tym terminie, kiedy ULC miał obowiązek zweryfikować po dwóch latach koncesję udzieloną firmie Jet Air? Być może tutaj czegoś nie ma.

Stąd dwa pytania o Jet Air – czy była ponowna weryfikacja koncesji w 2009 r. i co później w 2011 r. stało się takiego, że w okresie kiedy koncesja zgodnie z przepisami miała być weryfikowana nie zauważyliście państwo, że zmienił się właściciel i prezes? Chyba, że do tej weryfikacji po dwóch latach nie doszło. To moje dwa pytania, dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, kolejnym mówcą będzie pan poseł przewodniczący Tchórzewski. Proszę bardzo.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję bardzo. Myślę, że istotna kwestia związana jest z rozszerzeniami koncesji, ponieważ w Białej Księdze są niespójności. Otóż, w poszczególnych działach omawiających procedury administracyjne pojawiają się stałe stwierdzenia, że pozostałe zakresy działalności nie uległy zmianie, gdy tymczasem ulegały właśnie rozszerzeniu zakresy działalności odnośnie przewozu nieregularnego na regularny, liczby miejsc oraz masy startowej.

Tutaj jest kwestia tego typu, że właściwie w stosunku do spółki, która potem stała się OLT EXPRESS, urząd był nadzwyczaj łagodny. Wysyła pismo 23 grudnia o przesłanie dokumentów finansowych a przecież przesłanki finansowe są jednymi z najważniejszych z punktu widzenia bezpieczeństwa działalności w stosunku do pasażerów i odpowiedzialności spółki od strony finansowej. Następnie pismo z 23 grudnia 2011 r. o skorygowanie planu gospodarczego i dotyczące sprawozdawczości finansowej pozostaje bez odpowiedzi. Po dwóch miesiącach, 10 lutego urząd jeszcze raz grzecznie pisze do spółki o to, żeby postarała się i była łaskawa dać tę odpowiedź. Nic się nie dzieje w tej sprawie. 11 kwietnia następne pismo z prośbą. Dopiero, gdy wynika już skandal medialny związany z zawieszeniem lotów, to wtedy 16 maja wychodzi pismo pod rygorem zawieszenia koncesji.

Tego typu sytuacja stawia pod dużym znakiem zapytania podejście urzędu do spółki. Właśnie tutaj swoje odbicie ma wcześniejsza demonstracja posiadania układów politycznych przez spółkę, czyli to, o czym mówił wcześniej poseł Adamczyk – demonstracyjne ciąganie samolotu przez prezydenta Gdańska i innych oficjeli itd. Demonstracja pewnej bliskiej współpracy z najwyższymi urzędami w państwie powodowała, że urząd bardzo łaskawie nie reagował w ogóle na to, co się źle działo w spółce. Tymczasem przepis mówi wyraźnie, panie ministrze – firma ma miesiąc czasu na przesłanie sprawozdania. Już nie mówię o tym, ile powinna mieć na przesłanie sprawozdania do urzędu skarbowego. Nie było tych sprawozdań, ani w urzędzie skarbowym, ani w ULC i urząd podobnie pochodził do braku sprawozdań jak i urzędy skarbowe, gdzie wdrożone są pewne postępowania wyjaśniające w tej dziedzinie. Tymczasem tutaj nie słyszymy nic, żeby próbowano dochodzić dlaczego urząd był tak uprzejmy, że przez rok czasu pisał tylko pisma z prośbą, żeby wreszcie byli łaskawi. Dopiero jak wynikł skandal medialny, kiedy zawieszono już przeloty po 16 maja 2012 r., wtedy poszło pismo pod rygorem zawieszenia koncesji. Wcześniej było to nadzwyczaj grzecznie.

Dodatkowa kwestia jest taka, że mówimy o spełnieniu warunków finansowych. Teraz pytanie zasadnicze – otóż przedkładacie szereg dokumentów, gdzie sprawy, które z punktu widzenia przepisów prawa handlowego są jawne, są tu wykreślone, wspólnicy – zgodnie z przepisami prawa handlowego – są jawni, dlaczego tu zostali powykreślani? Kapitały są jawne – dlaczego zostały w odpisie decyzji powykreślane? Prawo handlowe wyraźnie mówi w tej dziedzinie, że są to rzeczy jawne i dostępne, więc nie bardzo rozumiem, dlaczego w decyzjach zostały powykreślane.

Druga rzecz dotyczy zmiany decyzji – miałem to miejsce gdzieś zaznaczone – związanej ze zmianą koncesji dla spółki Jet Air. W 2009 r. zmienia się decyzję, jak teraz zauważyłem, po zwiększeniu kapitału z 4 tys. zł na spełniające wymogi rozporządzenia Unii Europejskiej. Tylko trzeba się odnieść do tego, że przed 2009 r. ten kapitał i tak był za mały. Gdzieś tam w wyjaśnieniach jest podane, że spółka zaciągnęła pożyczkę i to nawet nie bankową, tylko inną, żeby spełnić bardzo istotny wymóg finansowy art. 5 rozporządzenia. Otóż, zasadniczo roszczenia do sp. z o.o. są roszczeniami dotyczącymi jej kapitału. Jeżeli spółka składa wniosek o rozpoczęcie działalności lotniczej z kapitałem 4 tys. zł a potem, po iluś monitach urzędu, podnosi kapitał do 52 tys. zł i ma obsługiwać linie lotnicze z rozszerzoną koncesją na przewozy regularne i nieregularne, to bierze odpowiedzialność za bilety pasażerów. Potem okazało się, jaka jest ta odpowiedzialność.

Później urząd pisze, że w związku z tym kapitał zwiększono do 10 mln zł mimo strat. Oczywiście, nie piszecie, jakie były te straty. To też są jawne i dostępne informacje. Jeżeli mówimy o Białej Księdze, to takie informacje, jakie straty ponosiła spółka powinniście zamieścić, to są rzeczy jawne i dostępne. Chodzi o to, żebyśmy jako posłowie przed takim posiedzeniem szperali w Internecie jak to wszystko wygląda, przecież te rzeczy powinny być tu wyraźnie powiedziane. Napisaliście, że podniesienie kapitału do 10 mln zł z 50 tys. spowodowało, że wiarygodność spółki bardzo znacząco wzrosła. Tymczasem wcześniejsze straty spółki znacząco przerastały kapitał spółki, a Kodeks spółek handlowych wyraźnie określa, że jeżeli straty przekroczą 50% kapitału spółki, to pod rygorem odpowiedzialności karnej zarząd powinien złożyć wniosek o upadłość. W związku z tym, gdzie jest państwa badanie punktu, który mówi o dobrej reputacji? Zarząd nie zgłasza upadłości spółki w momencie, kiedy przekroczył 50% kapitału spółki i w ten sposób łamie Kodeks spółek handlowych, a gdzie indziej jest informacja, że łaskawie podnosi w tym momencie kapitał spółki, żeby w jakiś sposób to pokryć. Tymczasem straty są jeszcze większe, przynajmniej z danych, które można znaleźć w Internecie. Jako urząd macie bezpośredni dostęp do tych danych – to są tego typu pytania.

Jeżeli mówimy o dobrej reputacji, to nic by się nie stało, gdyby w tym zakresie urząd zapytał o źródła pochodzenia środków w momencie znaczącego podniesienia kapitału spółki do 30 mln zł. Jeżeli brak takiej odpowiedzi, to czym dysponuje ULC, panie ministrze i pani minister? Otóż ULC dysponuje tym, że zawsze zatrudnia byłych pracowników służb w swoich szeregach. W związku z tym, że lotnictwo jest ważnym obszarem narażonym na działania wywiadów jest niepisana zasada, że w ULC i w portach lotniczych pracują pracownicy służb specjalnych. Są pozyskani i pracują na różnych etatach – taka jest rzecz. Natomiast w kwestii sprawdzenia legalności kapitału w spółce, która podejmuje przewozy pasażerów na szeregu tras lotniczych, to nawet oficjalne wystąpienie do służb by nie zaszkodziło, gdyby nastąpiła sytuacja, że na prośbę nie chcą ujawnić kapitału. Artykuł rozporządzenia wyraźnie tego nie precyzuje, ale dobra reputacja jest bardzo pojemnym hasłem, więc można zapytać.

Jednak o to się nie pytano, bo raz w tym przypadku bardzo mocno trzymano się rygoru rozporządzenia, gdzie nie ma przepisu, żeby się zapytać skąd pochodzi kapitał. Jeśli kapitał jest legalny, to zakładam spółkę i podaję źródło pochodzenia kapitału – proszę bardzo, był tu a tu gromadzony, stąd i stąd pochodzi. Jeżeli ktoś nie chce odpowiedzieć, to od tego urząd państwowy ma inne urzędy państwowe, jak Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, wywiad, kontrwywiad, żeby mu to sprawdziły. Niektóre rzeczy są tajne, inne są poufne, od tego właśnie są ze strony państwa certyfikaty dostępu do różnego typu danych, które można w sposób taki czy inny pozyskać. Na tym właśnie polega w tej dziedzinie zapobieganie korupcji czy przestępczości gospodarczej. A tu nie tylko, że ustępliwość, to jeszcze brak działań, które powinny się do tego odnosić.

Stwierdzacie kolejno, że w poszczególnych latach spółka stale ponosiła znaczące straty, ale po dokapitalizowaniu do 10 mln zł poprawiło to znacząco sytuację spółki. Jednocześnie nie jesteście uprzejmi w Białej Księdze podać jakiej wielkości to były straty, jak one się miały do tych 10 mln zł i czy w związku z tym rzeczywiście wypełniano wymogi finansowe. Co się stało z wcześniejszymi pożyczkami? Patrząc na dokumenty wydaje się, że były tylko na chwilę udzielone spółce, po to tylko, aby zapewniły uzyskanie koncesji a potem zostały wycofane. W takiej sytuacji, jednak pewne zainteresowanie by się przydało. Przecież ULC nie ma tysięcy przewoźników na rynku, W innych dziedzinach organy kontroli, jak – powiedzmy – Inspekcja Transportu Drogowego, mają do kontroli 7-8 tysięcy firm w Polsce, gdzie trzeba pewne rzeczy sprawdzić, także dobrą reputację. Wy macie w sumie kilkanaście firm do sprawdzenia. Ile właściwie jest koncesji w stosunku do stanu zatrudnienia, że nie można bardzo dokładnie się takimi sprawami zainteresować?

W następnych latach znów mamy złą sytuację finansową i znów nastąpiło znaczące dokapitalizowanie do poziomu 31 mln zł. Z punktu widzenia wiarygodności przewoźnika, który zaczął już w tym momencie wynajmować w sumie kilkadziesiąt samolotów na obu spółkach, to kapitał na poziomie 30 mln zł, jak widać z późniejszej działalności, nie zabezpieczył nawet pokrycia strat pasażerów na biletach, bo wykorzystany został na inne cele działalności. Jednak w Białej Księdze pisze się, że znów wykazuje to znacząco lepszą sytuację spółki w sprawozdaniu za 2010 r. – co to znaczy „lepszą sytuację"? Jak się to ma do strat, jak się to ma do potencjalnych zagrożeń w tej dziedzinie? Jeżeli dajemy koncesję z rozszerzeniem na działalność regularną i bez żadnych ograniczeń, to jakaś analiza powinna mieć miejsce.

To są poważne pytania, które się nasuwają i stawiają znak zapytania nad Białą Księgą. Sami w tekście dodajecie, że intencją unijnego ustawodawcy jest także to, żeby organ jakim jest ULC badał informacje, które są na rynku, to co się dzieje w poszczególnych branżach, różnego typu wrażliwe momenty itd. Wychodzi na to, że zadania są dosyć szerokie. Praktycznie mówicie, że nie było podstaw do wszczęcia wobec spółki OLT EXPRESS REGIONAL postępowania o zawieszenie koncesji a właściwie tłumaczycie się, że postępowanie o zawieszenie koncesji w tym momencie spowodowałoby całkowite zakłócenie na rynku. Tylko problem jest taki, że jeżeli firma odwraca się tyłem do urzędu państwowego i pokazuje mu to samo, co urzędowi skarbowemu, jak słyszeliśmy w mediach, to pytanie jest – dlaczego tak się działo? Dlaczego nie było reakcji? Dlaczego zdecydowanie nie upomniano się o tego typu informacje? Widać wyraźnie, że już od 2011 r. w firmie działy się rzeczy negatywne finansowo, jeśli już za 2010 r. nie przedstawiła sprawozdania. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Kto z państwa? Bardzo proszę, pan poseł Polaczek, proszę.

**Poseł Jerzy Polaczek (PiS):**

Panie przewodniczący, panie ministrze, pani prezes. Mam trudność w oczekiwaniu głębszych wniosków, zwłaszcza ze strony ministerstwa transportu. Na poprzednim posiedzeniu Sejmu w podkomisji drogownictwa pan minister Jarmuziewicz, który nadzoruje Departament Transportu Drogowego nie mógł odpowiedzieć na pytanie, kto jest właścicielem praw majątkowych do części testowej na prawo jazdy – inne osoby pana ministra wyręczały. Jednak zaryzykuję i zadam mimo wszystko kilka pytań. Mówię o egzaminie państwowym w zupełnie innej ustawie, ale pan nadzoruje zarówno sferę wdrażania ustawy o kierującymi pojazdami jak i ULC, znając wewnętrzny podział kompetencji. Pozostawiam też bez komentarza nieobecność prezesa ULC, chyba że jest to jakiś obiektywny powód. Nie mam na ten temat wiedzy, ale to też stawia temat, który był podnoszony w ciągu ostatnich miesięcy w bardzo specyficznym kontekście.

Poprosiłbym pana ministra o zwięzłą odpowiedź na pytanie o wnioski z kontroli, jaką przeprowadzał Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w ULC, która zakończyła się chyba latem ubiegłego roku. W międzyczasie dokonali państwo jednak zmian w kierownictwie ULC, więc gdyby pan minister spróbował sejmowej Komisji

Infrastruktury przede wszystkim zaprezentować wynikające z kontroli wnioski systemowe, które stały się bazą do późniejszych decyzji personalnych w urzędzie.

W mojej ocenie dokument, który zresztą przygotował ULC w swojej sprawie w obszarze działalności regulowanej, nie niesie jednak jakieś specjalnie nowej wiedzy i nie odpowiada na pytania związane z wydaniem przez prezesa urzędu koncesji na prowadzenie działalności dla OLT EXPRESS. Myślę, że księga bez żadnych głębszych wniosków sprowadza się w gruncie rzeczy do powtórzenia informacji prezentowanych publicznie w ubiegłym roku przez pana ministra Nowaka i pana ministra Jarmuziewicza. Dla mnie najbardziej zastanawiające jest kilka kwestii, których w Białej Księdze nie ma a do których rząd w ogóle się nie odniósł.

Do rzeczy, dwa zdania komentarza. Ewidentny jest fakt, iż w obszarze działalności regulowanej przez państwo, jakim jest działalność gospodarcza w zakresie wykonywania transportu lotniczego doszło w relacji pomiędzy firmami OLT EXPRESS a Amber Gold do przepływów finansowych, które w języku potocznym nazywane są „praniem brudnych pieniędzy". Różnie jest to oceniane – na kilkaset, więcej niż 500, czasami na 700 mln zł. Nie jest to rzecz, której można nie zauważyć w obszarze choćby istniejącego i obowiązującego dzisiaj prawa.

To moja uwaga na początek i drugie pytanie do ministra – jak to jest, że rząd i minister transportu, przecież także analizując przygotowaną przez ULC Białą Księgę nie zauważył, że w zakresie wskazanych podstaw prawnych, które są wymienione w kontekście omawianego tematu – odpowiadacie przecież na dezyderat Komisji – państwo w ogóle nie odnieśli się do norm prawnych, które obligują ULC do podejmowania działań jako organ administracji rządowej w świetle ustawy o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł? Tej podstawy prawnej w ogóle w Białej Księdze nie ma. Państwo nawet nie zaznaczyli, że w ogóle jest taka ustawa. Zacytuję art. 15 tej ustawy: „Ust.1. Organy administracji państwowej i samorządowej oraz inne państwowe jednostki organizacyjne, zwane dalej »jednostkami współpracującymi«, w granicach swoich ustawowych kompetencji obowiązane są współpracować z Generalnym Inspektorem (Informacji Finansowej) w zakresie zapobiegania przestępstwu, o którym mowa w art. 299 Kodeksu karnego, poprzez: […] przekazywanie potwierdzonych kopii dokumentów dotyczących transakcji, co, do których zachodzi podejrzenie, że ma ona związek z popełnieniem przestępstwa, […], 3) udostępnianie w przypadkach określonych w art. 14 ust. 1 oraz na wniosek Generalnego Inspektora informacji i potwierdzonych kopii dokumentów niezbędnych do realizacji zadań określonych w ustawie […]".

Nie ulega wątpliwości, że ULC, który jest organem administracji rządowej jest jednostką współpracującą z Ministerstwem Finansów i GIIF. To, że państwo kompletnie nie wskazali tej podstawy prawnej jest świadectwem tego, iż w ogóle nie dotykacie we wnioskach istoty problemów związanych z działalnością realizowaną przez OLT EXPRESS. Nie będę również odwoływał się do przepisów europejskich, które – oczywiście poza podstawami prawnymi prawa lotniczego w Polsce – obligują do szeregu innych działań związanych z dostarczaniem bądź to dokumentów, bądź analizowaniem sytuacji finansowej. Nie ma może dzisiaj na to czasu. Wskazuję tylko na to, iż prawo europejskie obowiązuje również wprost, oprócz ustawy – Prawo lotnicze.

W związku z tym, mam kilka pytań do pana ministra. Jaki był powód nieuwzględnienia w opisie działań podjętych w ramach przyznania koncesji dla OLT EXPRESS czynności, które są przewidziane w ustawie o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych podchodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł, bo „wyprano" tutaj minimum kilkaset milionów złotych? Czy zaniechanie w podejmowaniu czynności przewidzianych w ustawie o praniu brudnych pieniędzy dotyczyło tylko OLT EXPRESS, czy też innych podmiotów w stosunku do których państwo, jako urząd centralny, wydali takie koncesje? Czy ustawa była w tym zakresie stosowana przez ULC?

Pytanie następne, również do pana ministra. Czy w czasie wykonywania czynności związanych z wydawaniem koncesji dla OLT EXPRESS, ULC posiadał wewnętrzną procedurę badania zdolności finansowych podmiotów ubiegających się o wydanie koncesji na przewóz lotniczy oraz taką procedurę w odniesieniu do badania zdolności podmiotów

już posiadających taką koncesję? Jaka jest w tym zakresie praktyka z ostatnich lat, tym bardziej, że przecież rynek nie jest statyczny, ale jest procesem dynamicznym? Kolejne pytanie – czy obecnie w ULC istnieją procedury o których wspomniałem wcześniej, które w ramach postępowania koncesyjnego obligują Prezesa ULC do posiadania instrukcji, o której mowa w art. 15 ust. 3 ustawy o przeciwdziałaniu wprowadzaniu do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych bądź nieujawnionych źródeł? Czy taka instrukcja, oczywiście w określonych przypadkach, jeśli takie podejrzenia zachodzą, służy wtedy bardzo konkretnej współpracy z Ministerstwem Finansów?

Kolejne pytanie – w Dziale III Białej Księgi na s. 18 zawarto treść, cytuję: „Zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia 1008/2008 UE, jeżeli prezes ULC uznaje, że powyższe zmiany…” – strukturalne – „…mają istotny wpływ na sytuację finansową wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wymaga wówczas przedstawienia: […] b) przewidywanego bilansu wraz z rachunkiem zysków i strat na bieżący rok obrotowy, uwzględniającym wszystkie zmiany proponowane w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse”. Zatem, czy w procedurach stosowania nadzoru, który jest prowadzony w ULC uwzględniono dane zawarte w sprawozdaniach do Głównego Urzędu Statystycznego, prezentujących sytuację finansową tego podmiotu? Mówię tutaj np. o druku F-01.

Pytanie kolejne – w Dziale V Białej Księgi na s. 23 zapisano: „prezes ULC zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez tego wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez okres dwunastu miesięcy. Ilekroć pojawią się wyraźne oznaki problemów finansowych…” – jeszcze raz to podkreślam – „[…] dokonuje on szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje najpóźniej w ciągu trzech miesięcy status koncesji”. Czy istnieją w ULC również procedury, które pozwalają na wykrycie wyraźnych oznak problemów finansowych przewoźników lotniczych i na podstawie jakich dokumentów lub faktów dokonuje się w praktyce weryfikacji tego obszaru działalności regulowanej?

Tutaj mam kwiatek na koniec – to jest pytanie, które także odwołuje się do zapisów Białej Księgi. W Dziale VIII tejże księgi na s. 32 opisano przebieg spotkania z 27 czerwca 2012 r. z przedstawicielem ABW którego, cytuję: „celem było wyjaśnienie kompetencji Prezesa ULC wobec przewoźnika w szczególności w zakresie badania pochodzenia środków finansowych. Przedstawiciele ULC wskazali na obowiązujące przepisy Rozporządzenia 1008/2008 wskazujące na konieczność badania kondycji finansowej przewoźnika bez kompetencji Prezesa ULC w zakresie weryfikacji pochodzenia środków”. Pytanie jest następujące – jaki jest w ocenie ministra czy ULC zakaz w tym zakresie, który nie uwzględnia przepisów ustawy z 16 listopada 2000 r. o przeciwdziałaniu wprowadzania do obrotu finansowego wartości majątkowych pochodzących z nielegalnych lub nieujawnionych źródeł, jeśli ustawa obowiązuje wszystkie instytucje państwowe – instytucje współdziałające, jakim jest choćby ULC w zakresie wydawania koncesji, weryfikowania danych w trakcie trwania koncesji czy podejmowania odpowiednich i adekwatnych do sytuacji decyzji? Jak można przy tej okazji wprowadzać w błąd? Nie znam treści tej notatki, ale odczytuję Białą Księgę w taki sposób, że generalnie w ramach podstaw prawnych wskazali państwo na fakt, iż w ogóle nie macie uprawnienia do informowania GIIF, aby podjął on z urzędu w określonych sytuacjach działanie na podstawie istniejącego w Polsce prawa. Kwestii, które tutaj poruszałem, państwo jakoś w ogóle w Białej Księdze nie dotknęli pod kątem ewentualnych wniosków.

Myślę, że można tu jeszcze bardzo wnikliwie i konkretnie dyskutować, jak unikać sytuacji, które później powodują potężne zaburzenia na rynku lotniczym. Jest istotny ciężar skutków społecznych, ponieważ mamy dziesiątki, jeśli nie sto kilkadziesiąt tysięcy osób z wykupionymi biletami, które zostały na lodzie. A przede wszystkim mamy kwotę różnie szacowaną na około 700 mln zł „wypranych” środków, które po prostu wyparowały i zostały przetransferowane pomiędzy różnego typu podmiotami nadzorowanymi przez osobę, która dzisiaj jest w areszcie tymczasowym. Mówię tutaj o właścicielu Amber Gold, panu Plichcie, który miał wcześniej już ileś tam różnego rodzaju konfliktów z prawem, wyroków itd.

Wcześniej, jeszcze kilka miesięcy temu zadawałem panu ministrowi pytania w sprawie legalności wykonywania działalności koncesyjnej przez OLT EXPRESS. Są prze-

cież również przepisy w ustawie – Prawo Lotnicze, które w sytuacji, jaka miała miejsce, powinny właściwie obligować Prezesa ULC do przeprowadzenia całości postępowania licencyjnego. Mamy sytuację, w której w miesiącu grudniu przewoźnik dysponuje kilkoma samolotami a za trzy miesiące ma tych samolotów kilkadziesiąt i w tej sprawie nie były podejmowane działania choćby z wykorzystaniem przepisów Prawa lotniczego, które sam rząd tutaj przedłożył i które zostały uchwalone. Oczywiście, znając panią prezes wiem, że pani tych obowiązków nie pełniła w tym czasie, ale dyskutujemy tutaj o kwestiach bardzo poważnych i tego nie można skwitować stwierdzeniem, że właściwie nie ma żadnych wniosków – zdarzyła się jakaś sprawa, będą inni ubiegali się o koncesję, więc właściwie możemy odpowiedzi na te pytania spłycić do rzeczy zupełnie banalnych.

Także powtarzam jeszcze raz – zadałem kilka pytań, panu ministrowi również, bo pan przecież to nadzoruje. Pierwsze pytanie dotyczyło wniosków po kontroli, którą zlecił sam minister Nowak. Ja też byłem i byliśmy tutaj przekonani jako posłowie, że minister Nowak pojawi się dzisiaj z uwagi na swoją deklarację. To jest też odpowiedź na to, w jaki sposób sprawa jest chowana pod dywan i co niesie ona również dla praktyki życia gospodarczego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo przepraszam proszę, nie komentujmy wypowiedzi i tez stawianych przez posłów. Każdy ma prawo do indywidualnej oceny. Oczywiście, bardzo dziękuję panu posłowi Polaczkowi. Bardzo proszę, pani poseł Anna Paluch.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Dziękuję bardzo. W złożeniu wielu wniosków i w wypunktowaniu wielu spraw wyręczyli mnie już przedmówcy. W związku z powyższym faktem mam parę pytań szczegółowych, w całości zgadzając się z krytycznymi uwagami moich poprzedników. Otóż, analizując zapisy Białej Księgi trudno powstrzymać się od pewnego sarkazmu. Jeżeli popatrzymy sobie na tytuł załącznika nr 15 i 16, gdzie ujęte są dokumenty będące dla ULC podstawą weryfikacji, to nie sposób się nie uśmiechnąć czytając samą sentencję: „Dokumenty, które miały potwierdzać spełnianie określonych wymogów”. Sami państwo dochodzicie do wniosku, że te dokumenty nie potwierdzały spełnianych wymogów, które są jasno ustalone w prawie. Trudno się dopatrzeć powodów, dla których koncesje zostały wydane.

Mam w związku z tym pytanie szczegółowe. Analizowałam szerzej listy dokumentów przedkładanych w procesach koncesyjnych, one są ujęte zbiorczo. Cóż uderza przede wszystkim? Niebadanie zaświadczeń o niekaralności, niewymaganie ich, nieanalizowanie szczegółowe dokumentów, które mieliście państwo jako urząd obowiązek przeanalizować. Pytam też dlaczego np. w decyzji z 19 czerwca 2009 r. nie są wymienieni wspólnicy? Podkreślacie w decyzji, że jest ona w wersji polskiej i angielskiej, ale już nikt nie wymienił w tej decyzji wspólników, którym się zmienia koncesję.

Budzi duże zdziwienie ekspresowy tryb jej przyznania – 15 czerwca złożono wniosek, 19 czerwca koncesja została wydana. Mówię tutaj o decyzji z 19 czerwca, która w istotny sposób rozszerzyła koncesję z regularnego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywanego przy użyciu statków powietrznych o nośności poniżej 10 tys. kg i 20 miejsc pasażerskich na koncesję w sprawie regularnego przewozu lotniczego bez ograniczenia tonażu oraz liczby miejsc pasażerskich. To jest zasadnicza, diametralna zmiana i okazuje się, że w cztery dni tony dokumentów można przepatrzeć. Pytam, dlaczego np. nie ma wymienionej tam listy wspólników? Jeżeli nie ma listy wspólników, to nie wiadomo od kogo żądać oświadczeń i jakie oświadczenia badać i weryfikować.

Kwestia kolejna – obejrzałam kilka decyzji z 2012 r. i uderza podpieranie się sentencją, że odstępuje się od uzasadnienia, bo przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji. Koncesje rozszerzane są w istotny sposób a nikt szczegółowo nie bada spełniania wymogów, które warunkują rozszerzenie tej koncesji. Patrząc z urzędniczego punktu widzenia, jest to stwierdzenie nieprawdy, jeżeli decyzja nie wymaga wydania uzasadnienia, bo wszystkie wymogi są spełnione. Nie sposób powstrzymać się od jeszcze jednej uwagi. Otóż, proszę państwa, już nie tyle z perspektywy rzeczowego urzędnika, który w sposób systematyczny wymaga przedłożenia dokumentów a potem weryfikuje je zgod-

nie z listą, którą ma w aktualnie obowiązujących przepisach, ale już same realia funkcjonowania firm OLT EXPRESS dawały sugestię, że nie jest możliwe z punktu widzenia opłacalności biznesu prowadzenie takiej firmy. Przepraszam, to powinna widzieć nie tylko taka osoba, jak urzędnik państwowy, który ma w swojej pragmatyce, w swoich przepisach służbowych jasno zapisaną troskę o interesy państwa polskiego, które reprezentuje, tylko mówimy już o spostrzeżeniach postronnego obserwatora. Na pierwszy rzut oka widać było, że coś tam nie jest w porządku i nikomu to jakoś nie dało do myślenia i nikogo nie skłoniło do rzeczowego i skrupulatnego badania dokumentów. Już nie będę powtarzać uwag moich kolegów o praniu brudnych pieniędzy i nierespektowaniu wymogów prawa w zakresie badania źródeł finansowania firm, które uczestniczą w procesie koncesyjnym. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję, pani poseł. Bardzo proszę, teraz pan poseł Jerzy Szmit. Proszę bardzo.

**Poseł Jerzy Szmit (PiS):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Po pierwsze myślę, że nam wszystkim należy się od pana ministra transportu ocena tej sytuacji, bo ten dokument taką oceną nie jest. To jest przedstawienie faktów, które dotyczą tak naprawdę działalności tylko jednego urzędu zaangażowanego w tę sytuację i myślę, że jest to daleko idące zawężenie problemu, z którym próbujemy się zmierzyć. Wszystko zepchnięte jest na jeden urząd, który przedstawia tylko listę dokumentów i po kolei fakty, jakie miały miejsce. Zresztą była tu już dyskusja, że pewnie wielu rzeczy brakuje. Na tak ważne posiedzenie szef tego urzędu się nie pojawia. Już nie mówię o ministrze Nowaku, bo kilka razy było na ten temat, ale dlaczego nie ma szefa urzędu, który podpisał tak ważny dokument, na który czekaliśmy tyle miesięcy i tyle wątpliwości było z tym związanych?

Czego jeszcze brakuje w tym dokumencie? Tak naprawdę to brakuje wniosków, co należy zrobić, żeby w przyszłości tego typu sytuacji uniknąć. Jeżeli w podsumowaniu jest chyba 7 czy 8 pozycji, to tak naprawdę tylko dwie ostatnie – można je nawet zacytować, bo nie są zbyt długie – dotyczą refleksji nad stanem, który się pojawił. Punkt 5: „5) konieczność stosowania procedur z k.p.a. wydłużała znacząco stosowane procedury i miała wpływ na sprawność działania Urzędu”. Wniosek o zmiany w k.p.a. raczej nie został sformułowany wprost, ale jest to bardzo ogólny wniosek. Pkt 6 podsumowania: „6) brak regulacji dotyczących obowiązku informowania przez KRS o zmianach (np.: w składzie zarządu), jak również długotrwałe procedury rejestrowe w KRS uniemożliwiły weryfikację w odpisie KRS składu zarządu przewoźnika”. Wynika z tego, że wszystkiemu winne są k.p.a. i KRS, tak po prostu wynika z przedstawionego dokumentu. To chyba nie są wnioski dość daleko idące a może czasami dość daleko, ale w inną stronę.

Następna sprawa, szanowni państwo. Otóż pytanie – jeżeli nastąpiła zmiana w kierownictwie ULC, to czy poszły za tym dalsze działania? W tym dokumencie nie jest nawet specjalnie pokazana ta zmiana, ale na pierwszej stronie napisano, że różni ludzie odpowiadali za ten proces. Czy *de facto* można traktować to w ten sposób, iż uznano, że były prezes nie dopełnił swoich obowiązków i w związku z tym został odwołany? Czy z innych powodów został odwołany i czy wewnątrz urzędu nastąpiła refleksja nad tym, co się zdarzyło i czy nastąpiły zmiany organizacyjne i regulaminowe po to, żeby w przyszłości tego typu sytuacje po prostu nie miały miejsca?

Kolejna rzecz, której brakuje, to lista instytucji – już nie mówię o osobach fizycznych, bo oczywiście to może być za wiele, gdybyśmy wymieniali tu wszystkich – które tak naprawdę straciły na współpracy z OLT EXPRESS, czyli tych którzy mają niepopłacone rachunki, których zobowiązania są niepokryte. Oczywiście, możecie państwo powiedzieć, że wy się tym nie zajmujecie i to jest prawdą. Natomiast jest to pytanie do ministra, dlaczego ten dokument został sprowadzony jedynie do spisu dokumentów, które tej sprawy dotyczyły i krótkiego opisania chronologii. Natomiast nie ma wniosków, nie ma ocen i nie ma tak naprawdę wyjaśnienia, co się stało. Z tego wynika, że tak naprawdę nic się nie stało. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, teraz pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę bardzo.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Wiele z pytań, które cisną się na usta zostało już wcześniej zadanych. Mogę powiedzieć tyle – ubolewam, że członkowie Komisji Infrastruktury nie zechcieli wysłuchać informacji i odpowiedzi na pytania od pana ministra Nowaka. Wyrazili takie stanowisko w głosowaniu, które dzisiaj się odbyło. Ubolewam, że nie wszyscy członkowie Komisji Infrastruktury chcieliby usłyszeć odpowiedź pana ministra na pytanie, jaki zimą-wiosną przed organizacją mistrzostw Euro 2012 był w Polsce bilans możliwości przewozowych w transporcie publicznym – drogowym, kolejowym i lotniczym? Chciałbym usłyszeć, na ile potrzeby przewidywane na czas Euro 2012 były bilansowane przez możliwości zapewniane przez ówczesnych przewoźników kolejowych, drogowych i lotniczych. Panie ministrze, chciałbym usłyszeć od pana szefa, od pana ministra Sławomira Nowaka odpowiedź na pytanie, czy w sytuacji, gdyby na rynku nie funkcjonowały linie OLT EXPRESS, to wówczas transport wszystkich zainteresowanych szeroko pojętym udziałem w mistrzostwach Euro 2012 byłby zabezpieczony?

Żałuję, że od pana ministra Nowaka nie usłyszę odpowiedzi na pytanie, które w ubiegłym roku zadałem z mównicy sejmowej panu premierowi Donaldowi Tuskowi. Mianowicie, czy prawdą jest, że bardzo wysocy urzędnicy administracji rządowej w miesiącu marcu ubiegłego roku spotkali się z właścicielami OLT EXPRESS i z ludźmi decyzyjnymi w Amber Gold? Jaki był temat tej rozmowy, jeżeli do takiego spotkania doszło? Żałuję, że na takie pytanie odpowiedzi tutaj nie usłyszę. Szkoda, bo Komisja większością swoich głosów postanowiła nie kierować pytań do pana ministra Sławomira Nowaka.

Pomimo tego, że pana ministra Nowaka tutaj nie ma, to trudno nie wrócić do odpowiedzi, jakiej tenże udzielił w czasie wystąpienia na nadzwyczajnym posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury, które zostało zwołane na dzień 29 sierpnia 2012 r. Odsyłam państwa do biuletynu będącego swoistego rodzaju protokołem z posiedzenia tejże Komisji, gdzie wyraźnie stoi, że pan minister Sławomir Nowak nie łączy kompetencji i obowiązków ministra transportu ze wszystkim tym, co stało się z przewoźnikiem OLT EXPRESS i ze wszystkim tym, czemu poddane było paręset tysięcy jego klientów. Przypomnę, że stracili oni swoje pieniądze zainwestowane w usługę, której niestety OLT EXPRESS nie zrealizowało. Pan minister Sławomir Nowak nie widział tutaj związku i sam twierdził, że nie ma takich związków pomiędzy ministrem transportu a ULC. Zdawał się bagatelizować całą sprawę. Dzisiaj wiemy zdecydowanie więcej aniżeli wiedzieliśmy w sierpniu 2012 r. Dzisiaj mamy przed sobą Białą Księgę. Przypomnę, że miała ona nam pomóc w ocenie odpowiedzialności tych, którzy dopuścili, że zjawisko jakim było OLT EXPRESS z jego finałem miało miejsce w polskiej przestrzeni życia gospodarczego i publicznego.

Wydaje się, że pan minister Jarmuziewicz w dniu dzisiejszym podziela naszą troskę, ubolewa wraz z nami, że do tego doszło. Niestety, panie ministrze, nie widzi pan i nie chce pan widzieć udziału strony rządowej, odpowiedniego ministra i samego ministerstwa, w którym na co dzień pan funkcjonuje, w odpowiedzialności za to, co się stało. A że jesteście za to odpowiedzialni, to jest sprawa oczywista. To nie jest tak, że ULC jest instytucją, która funkcjonuje ponad wszystkim i wbrew wszystkiemu. Przecież konstytucyjny obowiązek ministra transportu to nadzorowanie ULC, panie ministrze. Jeżeli pan minister ma wątpliwość, proszę otworzyć w swoim iPadzie stronę internetową ministerstwa i pan to tam odczyta – minister transportu nadzoruje urząd ULC. Także minister transportu odpowiedzialny jest za to, co wytwarza ULC, jak pracuje, na ile przestrzega procedur wyznaczonych przez przepisy prawa a przede wszystkim przez ustawę – Prawo lotnicze, ale także inne przepisy prawa.

Nie sposób rozpatrywać tejże Białej Księgi bez – do dzisiaj ma to taki tytuł na stronach internetowych – „Projekt wystąpienia pokontrolnego – W okresie od 20 sierpnia 2012 r. do 14 września 2012 r. Zespół Kontrolerów w składzie wskazanym w upoważ-

nieniu nr 5/2012 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 16 sierpnia 2012 r. przeprowadził w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w Warszawie [...] kontrolę doraźną". Bez tych wniosków, bez zapisów tego projektu wystąpienia pokontrolnego nie sposób bezpośrednio rozpatrywać tejże Białej Księgi.

Jeżeli minister transportu chciałby się jednak wyłgać i stwierdzić, że nie ma nic wspólnego z tym, co robił OLT EXPRESS, to pytam – skąd pismo z 16 października 2012 r. kierowane do prezesa ULC? Jeżeli minister transportu nie ma nic wspólnego z ULC, jak twierdził na posiedzeniu pod koniec sierpnia minister Nowak, to dlaczego w tymże piśmie „poleca zapewnienie skuteczności działań mających na celu egzekwowanie od przewoźników dokumentów wymaganych przepisami ustawy – Prawo lotnicze, podjęcie odpowiednich działań przewidzianych w przepisach prawa, tj. zawieszenie lub cofnięcie koncesji z uwzględnieniem możliwości udzielenia koncesji tymczasowej"? To 16 października, panie ministrze, pan i pański szef mogliście reagować i kierować wystąpienie z żądaniem i poleceniem do ULC a wcześniej – nie? To wcześniej nie mieliście nic wspólnego, jak powiedział Nowak na posiedzeniu Komisji Infrastruktury – ULC jest instytucją niezależną, działającą poza możliwościami kierowania jakichkolwiek wniosków. To 16 października zorientowaliście się, że jednak odpowiadacie za to, co się dzieje?

Jak wobec tego minister transportu, pan i pan Sławomir Nowak, pojmujecie swoją odpowiedzialność w sytuacji, kiedy ULC od 17 lutego 2012 r. nie posiadał prezesa, tylko kierował urzędem p.o. pan Kądziołka? To kto wówczas odpowiadał za ULC – nie minister transportu? To ULC nie reagował, bacząc na to, co działo się na rynku, kiedy było już wiadomo w kwietniu i w maju, że z Amber Gold – instytucją, która wystawiła wszystkie gwarancje finansowe firmie OLT EXPRESS – dzieje się coś bardzo złego a wy cieszyliście się z tego, że macie przewoźnika na Euro 2012, bez względu na skutki finansowe dla kilkuset tysięcy klientów, którzy wpłacili pieniądze na poczet podróży, które miały być realizowane w kolejnych miesiącach? Populizm? Uznaje pan, że jest to populizm?

To proszę mi odpowiedzieć właśnie na te pytania i tych odpowiedzi od pana ministra oczekuję. Jeżeli nie może tych odpowiedzi dzisiaj udzielić minister Nowak, to niech pan odpowie. Co się stało w październiku, że kierujecie do ULC polecenia? Nie sugestie, nie propozycje, ale polecacie szefowi ULC stworzenie systemu organizacji pracy przy wydawaniu, zmianie, cofaniu i zawieszaniu koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego, uwzględniającego podział zadań, sposób współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi i opis wykonywanych czynności, czas ich trwania oraz sposób inicjowania działań w trzech przypadkach, a także odpowiednie dostosowanie regulacji zewnętrznych. Czy to jest właśnie pochodna tego projektu pokontrolnego, w którym m.in. zapisano, co następuje: „ULC nie wykonywał kontroli przewoźników lotniczych w zakresie spełniania wymagań dla utrzymania ważności koncesji, w szczególności w zakresie oceny sytuacji finansowej". To jest 20. strona tego raportu. A minister transportu odpowiedzialny za działalność ULC akceptował sytuację, w której urząd nie posiadał prezesa, w którym – można powiedzieć – było bezhołowie i rozgardiasz. Nie wyrażę się, co jeszcze. Po lekturze dwudziestu stron tego raportu, polecam go państwu na potwierdzenie słuszności tejże oceny.

ULC to był jeden wielki rozgardiasz i uważa pan, że my dzisiaj będziemy wraz z panem ubolewali, że coś takiego w zeszłym roku miało miejsce i że dotyczyło to tak samo panów ministrów, jak i nas? I będzie pan wskazywał wraz z ministrem Nowakiem na odpowiedzialność ULC? A czy to nie jest tak, że w takim bałaganie łatwo z tylnego siedzenia kierować i wspierać? Jak ULC miał wszcząć kontrolę i wstrzymać koncesję w sytuacji, kiedy koledzy ministra, bo samego ministra tam nie było, ciągali na linach samolot OLT EXPRESS po płycie manewrowej lotniska w Gdańsku? Jeżeli najbliżsi krewni rządzących byli zatrudnieni w firmie OLT EXPRESS i wyobrażacie sobie państwo, że któryś z urzędników ULC miał zatrzymać tej firmie koncesję?

Panie ministrze, nam się włos już dawno… Ja wiem, że pan sobie to zlewa. Tak jak wcześniej, to wszystko minie, dzisiejsze posiedzenie się zakończy. Przecież były poprzednie posiedzenia w ubiegłych latach, było wiele zdarzeń za które rząd i minister transportu, wcześniej infrastruktury, odpowiadał. Mówiło się: „tak, tak, oczywiście",

markowało się, że się słucha. Tak pan przed chwilą odpowiedział: „tak, tak" zajęty rozmową na zupełnie inne tematy. Ale do czasu, bo za to do czego rząd, do czego minister transportu doprowadził czy na co zezwolił przez swoje zaniedbanie i zaniechanie w roku ubiegłym przyjdzie czas, że odpowiecie. Albo co najmniej ktoś będzie dociekał, jaka była skala waszej odpowiedzialności. Na pewno nie będzie tak, jak chce pan dzisiaj – coś się stało, w ULC było bardzo źle, potwierdziła to Biała Księga, my z tego wyciągamy wnioski. Wówczas, oczywiście, wszystko było w jak najlepszym porządku po stronie resortu, winny jest tylko ULC. Ja powiem – nie jest winny ULC i taką tezę postawię. Wina leży zupełnie gdzie indziej. A tam, gdzie leży wina, było na rękę, żeby w ULC był właśnie rozgardiasz, był taki stan rzeczy, jaki w pierwszej połowie 2012 r. funkcjonował. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Jeszcze pytanie dodatkowe, pan przewodniczący Tchórzewski. Bardzo proszę.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Dziękuję. Otóż, w swoim wystąpieniu zwracałem uwagę na pisma, które ULC kierował do OLT EXPRESS REGIONAL. Teraz mamy sytuację taką – poczekam, jak trzeba.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panowie posłowie, szczególnie pan poseł Adamczyk. Bombardujecie mnie dziesiątkami pytań, chcę przynajmniej do części się przygotować. W związku z tym proszę się nie dziwić, że w czasie zadawania pytań na roboczo się konsultuję, zadając krótkie pytania i nasłuchując w międzyczasie. Taka uroda dynamicznych posiedzeń.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Nie mam nic przeciwko temu.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

To nie jest tak, jak poseł Adamczyk mówi, że jednym uchem wpuszczam, drugim wypuszczam, czy też inne określenia, mniej parlamentarne.

**Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):**

Ale wtedy znów ciężko jest państwo obojgu uchwycić, o co nam chodzi. To też jest ten problem. Może by ktoś inny z państwa zapisywał pytania i przygotowywał się. Rozumiem, że musi pan uzyskać pomoc w odpowiedzi na pytania, bo przecież to jest naturalne.

Chciałbym tylko zwrócić uwagę na jedną bardzo istotną rzecz. Otóż, jeśli chodzi o OLT EXPRESS REGIONAL, to do końca czerwca 2011 r. powinny być złożone do urzędu wszystkie sprawozdania za 2010 r. 23 grudnia, czyli dopiero po pół roku urząd upomina się o to sprawozdanie za 2010 r. Potem, 10 lutego upomina się ponownie i następnie, słuchajcie państwo, 14 marca rozszerza koncesję spółce, która ma przewozy regularne, na przewozy nieregularne bez ograniczenia a więc w pewnym sensie rozszerza dodatkowo jej działalność. Przecież miał w tym miejscu dodatkowy bat na to, żeby oni dali to sprawozdanie – nie damy wam rozszerzenia koncesji, jak nie dacie tego sprawozdania. To było logiczne a tymczasem z jednej strony idą pisma o sprawozdanie, widać wyraźnie, że firma całkowicie zawala i nie chce dać sprawozdania finansowego a następuje bardzo poważne rozszerzenie decyzji.

W tych dokumentach jest decyzja z 14 marca tego roku a 5 kwietnia znów upomina się o to sprawozdanie. Widać w tym wyraźnie straszliwą, ewidentną niekonsekwencję. Podczas, gdy – skrótem myślowym mówiąc – firma olewa w ogóle urząd i nie daje żadnych sprawozdań, urząd uprzejmie rozszerza jej bardzo poważnie koncesję decyzją z 14 marca. To już jest sytuacja wyraźnie wskazująca na to, że ktoś nad tym rękę trzymał, bo w innym przypadku trudno mi sobie wyobrazić, żeby urząd aż tak niefrasobliwie postępował. Sami się skarżycie na s. 27, że nie odpowiadali na te pisma. W domniemaniu – zatrzymać im przewozy było trudno. Z drugiej strony, kiedy oni nie odpowiadają na pisma i już od ośmiu miesięcy nie dając sprawozdania, to państwo bardzo łatwo roz-

szerzacie im dalej koncesję. Kto was do tego przymusił, bo w innym przypadku nie rozumiem, jakie były podstawy do rozszerzenia tej koncesji? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Jeszcze dodatkowe pytanie, pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**

Dziękuję, to już konkretne pytanie. Panie ministrze, proszę odpowiedzieć na pytanie, dlaczego minister transportu na posiedzeniu Komisji w drugiej połowie września 2012 r., kiedy dyskutowaliśmy o Białej Księdze działań ULC oraz ministra transportu, nie ujawnił wyników kontroli przeprowadzonej w ULC? Dlaczego wyniki kontroli przeprowadzonej między 20 sierpnia a 14 września nie zostały ujawnione? Pan minister transportu już pod koniec września taką informację posiadał. Dlaczego wówczas posłowie nie mieli możliwości zapoznać się z wynikami tejże kontroli?

Proszę także odpowiedzieć na pytanie, dlaczego ULC – nadzorowany przez ministra transportu – nie aktualizował procedur i nie uwzględniał zmian ustawy – Prawo lotnicze w sytuacji zatwierdzenia koncesji, kiedy zmieniano co najmniej jeden element wpływający na sytuację prawną przewoźnika? Dlaczego ULC, co zostało stwierdzone w czasie kontroli, nie stosował procedur zatwierdzania koncesji, o której mowa w art. 167a ust. 2 i 5 ustawy – Prawo lotnicze? Dlaczego ULC, nadzorowany przez ministra transportu przy udzielaniu koncesji,nie ujednolicił podejścia do wykonywanych zadań?

W czasie kontroli nie stwierdzono, aby jeden pracownik prowadził sprawy wydawania a następnie monitorowania stanu wydanej koncesji, a to miało później brzemienne skutki. Nie stwierdzono również, aby istniał dostrzegalny podział zadań pomiędzy pracownikami wydziału odnośnie wydawania a następnie monitorowania koncesji, bo monitorowanie koncesji okazuje się, że też jest ważną rzeczą. Panie ministrze, dlaczego koncesja wydawana była także w przypadku, gdy urząd występował o wyjaśnienie dotyczące źródeł finansowania do przedsiębiorcy i takiego wyjaśnienia nie otrzymywał? W przypadku jednej spółki, co jest zaciemnione w protokole, bo nazwy firm są tutaj zakryte, urząd wzywał dwukrotnie wnioskodawcę do przedstawienia wymienionych tu dokumentów w celu potwierdzenia deklarowanych przez wnioskodawców źródeł finansowania. Spółka dokumentów nie przekazała.

Jeszcze jedno pytanie, proszę także o odpowiedź – dlaczego nie były wykonywane kontrole przewoźników lotniczych w zakresie spełniania wymagań dla utrzymania ważności koncesji a w szczególności – w zakresie oceny sytuacji finansowej? Panie ministrze, proszę o odpowiedź na te pytania na piśmie, ale także werbalnie, jeżeli będzie pan mógł odpowiedzieć w czasie dzisiejszego posiedzenia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, teraz pan poseł Arkadiusz Litwiński, proszę bardzo.

**Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):**

Tak słucham tych wszystkich pytań i większość z nich wygłaszana jest w sposób, powiedziałbym, który wprowadzić może w przekonanie, że jest to jakaś zbiorowa konferencja prasowa. Myślę, że to jest błędne przekonanie, ale tak to wygląda. Natomiast zakładam, że tak naprawdę większość z tych pytań ma w intencji uzyskać odpowiedź na dwa pytania.

Pierwsze pytanie jest takie – czy w sprawie tych nieprawidłowości, ogólnie mówiąc, prowadzone są przez właściwe organy, bo z pewnością komisja sejmowa nie jest właściwym organem śledczym, jakieś postępowania? Czy pan minister, ministerstwo czy urząd wie o tym, ażeby osoby wcześniej zatrudnione w administracji rządowej w tym zakresie, mam na myśli również ULC, brały udział w tych postępowaniach i jaki jest ich status? Czy macie państwo przewidywania, kiedy takie postępowania ulegną zakończeniu? Powiedziałbym, że to jest pytanie, które zastępuje chyba mniej lub bardziej nieudolnie prowadzone próby bycia prokuratorem przez parlamentarzystów. Tak mi się wydaję. Komisji śledczej nie ma w Sejmie w tej sprawie.

Drugie pytanie jest takie – jakie wnioski z tych problemów, mniej lub bardziej wyjaśnionych nieprawidłowości, płyną na przyszłość? Jakie działania zostaną wdrożone i czy

już zostały wdrożone, ażeby ewentualne luki i braki systemowe wyeliminować? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa posłów? Bardzo proszę, pan poseł Bogdan Rzońca., bardzo proszę.

**Poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Mam swoje podejrzenia na temat całej sprawy, ale nie będę się nimi dzielił. Natomiast chciałem zapytać pana ministra lub naszych gości, bo zdumiewające jest to, że w pewnym momencie pojawia się w przestrzeni publicznej podmiot gospodarczy pod nazwą OLT EXPRESS i zaczyna funkcjonować a obok niego funkcjonuje narodowy przewoźnik, o którego szczególnie teraz się troszczymy – LOT. Obydwa te podmioty mają w naturalny sposób ze sobą konkurować. Moje pytanie jest takie – czy do czasu odebrania licencji OLT EXPRESS jakiekolwiek służby państwowe typu CBA, ABW, GIIF w jakikolwiek sposób zainteresowały się podmiotem pana Plichty? Czy państwo w ogóle nie widziało tego podmiotu na niebie, na ziemi, ani w bytach gospodarczych? Czy może po prostu było tak, że pewne służby miały zakaz interesowania się tym podmiotem gospodarczym i nie mogły ingerować?

W Białej Księdze nie doczytaliśmy się nigdzie takiej informacji. Natomiast firma w najlepsze sobie hasała, rozwijała się, korzystała z rynku, z samolotów, zatrudniała ludzi itd. Moje pytanie jest więc o rolę państwa, które poprzez swoje służby powinno się czymś takim zainteresować. Przykładów takich, że państwo interesuje się różnymi podmiotami mamy bardzo wiele. Nie tak wielkimi – małymi: taksówkami, samochodami, pojedynczymi osobami a tu mamy potężną firmę, która konkuruje z narodowym przewoźnikiem i okazuje się dopiero po kilku miesiącach działania, że to nie gra, tamto nie gra, takie straty finansowe, tylu oszukanych. Tyle bankructw przy okazji i to mnie zdumiewa – gdzie były służby państwa? Czy na ten temat pan minister albo nasi goście mają jakąkolwiek informację? Czy są jakieś ślady? Bo jeśli nie ma tych śladów, to nie wierzę, żeby po prostu nie było jakiegoś innego dna w całym tym przedsięwzięciu, aby to mogło po prostu zaistnieć. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Jeszcze rutynowo zapytam, czy ktoś z państwa, w pierwszej kolejności posłów chciał jeszcze zabrać głos? Czy ktoś z państwa gości? Nie słyszę.

Zostało sformułowanych bardzo dużo pytań ogólnych i szczegółowych. Część się powtarzała. Bardzo proszę, panie ministrze. Proszę o podzielenie się zadaniem.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Panie przewodniczący, zostawię sobie przywilej podsumowania na końcu. Natomiast w związku tym, że zdecydowana większość pytań miała charakter operacyjny, o to jak to biegło na osi czasu – tu nawet takie określenia padały. Dlatego poproszę panią prezes Szymajdę o pomoc w tej operacyjnej kwestii. Natomiast wiele pytań miało charakter fundamentalno-polityczny i z tego mnie nikt nie wybawi, ale to na koniec, jeżeli pan przewodniczący pozwoli.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Jasne. Oczywiście, bardzo proszę, pani prezes, proszę o udzielenie odpowiedzi.

**Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Izabela Szymajda-Wojciechowska:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Przede wszystkim w kwestii nieobecności pana prezesa Piotra Ołowskiego chciałam potwierdzić, że jest na posiedzeniu w Brukseli, celem usprawiedliwienia.

Jeżeli chodzi o Białą Księgę i kwestię OLT, to zastanawialiśmy się w ULC nad całym procesem, nad całym zjawiskiem i nad tym, co się stało w zeszłym roku. Chciałam państwu bardzo podziękować przede wszystkim za wnikliwą analizę dokumentów i za wszystkie uwagi i pytania, które padły na tej sali. W szczególności chciałam podziękować panu posłowi Litwińskiemu, ponieważ dla nas, dla ULC najważniejsze jest to, jakie wnioski płyną na przyszłość z tego typu sytuacji.

Zanim oddam głos koleżance, która jest ekspertem z ULC i w kwestiach technicznych czy szczegółowych będzie państwu mogła odpowiedzieć dokładnie na zadane pytania, chciałam przytoczyć tylko ramy działalności przewoźników na podstawie prawa polskiego i unijnego, żeby troszkę uporządkować dyskusję. Krótko mówiąc, koncesja udzielana przez Prezesa ULC ma tak naprawdę charakter licencji czyli Prezes ULC w żaden sposób nie reglamentuje, ani nie ogranicza liczby podmiotów, które mają dostęp do rynku, tylko każdy podmiot, który spełnia wymogi prawa tę koncesję otrzyma. To jest pierwsza najważniejsza podstawa działania, proszę państwa, że do ULC zgłasza się spółka – podmiot, który chce uzyskać koncesję. Jeżeli ten podmiot spełnia przepisy, przede wszystkim rozporządzenia unijnego 1008/2008, ustawy – Prawo lotnicze i innych przepisów, to tę koncesję otrzyma.

Zastanawialiśmy się również nad tym, że przewoźnicy działali już od kilku lat. Wcześniej działał Jet Air, działał również YES Airways. Historia dwóch przewoźników OLT EXPRESS i OLT EXPRESS REGIONAL, kiedy rozpoczęły przewozy międzynarodowe na większą skalę, tak naprawdę rozpoczęła się w marcu a zakończyła w lipcu czyli, proszę państwa, mówimy o niecałych czterech miesiącach działalności tych przewoźników. Pamiętam jeszcze reakcje rynkowe w tym czasie, kiedy porty regionalne były zachwycone z tego, że są tanie bilety, rozwój połączeń, dużo pasażerów. Ani agenci *handlingowi*, którzy zarabiali na tym pieniądze, ani porty lotnicze czy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej– żaden z tych podmiotów, sprawdzałyśmy dzisiaj w urzędzie, nie zgłosił nam informacji, że OLT zalega z jakimikolwiek płatnościami. OLT latając regulował swoje zobowiązania na bieżąco. W tej chwili rozsyłaliśmy, nawet chyba niedawno zostało rozesłane pismo do wszystkich podmiotów rynkowych czyli, krótko mówiąc, portów lotniczych, agentów *handlingowych* i PAŻP, aby przesłali nam informację o ewentualnych zaległościach, które mają w stosunku do nich z tytułu wykonywanych usług polscy przewoźnicy lotniczy czyli tacy, którzy otrzymali koncesję prezesa urzędu, żeby mieć wiedzę, czy ewentualnie zaczyna się dziać coś złego.

Natomiast w kwestii trzech miesięcy działalności OLT, proszę państwa, sprawdziliśmy również udział w rynku, to było chyba ok. 5% w stosunku do wszystkich przewoźników działających na polskim rynku. Mając również na uwadze funkcjonowanie od wielu lat przewoźników *lowcostowych* na naszym rynku, którzy wprawdzie operują na trasach międzynarodowych, niemniej jednak również ceny są mocno konkurencyjne. Zastanawialiśmy się nad całym procesem, żeby wyciągnąć wnioski na przyszłość.

Przytoczę tylko przepisy rozporządzenia unijnego, które nas obowiązuje wprost. To jest art. 9 ust. 2 w sprawie zawieszenia i cofnięcia koncesji. Brzmi on w ten sposób: „Ilekroć pojawią się wyraźne oznaki problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego postępowania przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi lotniczemu, któremu koncesję wydał właściwy organ wydający koncesje, organ niezwłocznie dokonuje szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje w ciągu trzech miesięcy status koncesji". Trzech miesięcy – od którego momentu? Od momentu otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego postępowania przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi czyli, zobaczcie państwo, że praktycznie zaraz po zmianie koncesji należałoby rozpocząć jakieś postępowanie. Mówię tylko hipotetycznie o terminach, bo czytając Białą Księgę, gdzie jest bardzo dużo szczegółów, trudno jest nam uzmysłowić sobie, że OLT z tą wielką reklamą, która była wszędzie – w telewizji, na bilbordach – działał niecałe cztery miesiące. To były trzy miesiące działalności.

Poza tym, jeżeli chodzi o następny artykuł rozporządzenia to jest tak, że przewoźnik jest zobowiązany do końca czerwca złożyć w ULC sprawozdanie poddane kontroli biegłego rewidenta. Jest napisane, że jeżeli w terminie jednego miesiąca sprawozdanie finansowe poddane kontroli biegłego rewidenta nie zostanie przekazane, koncesja może zostać cofnięta lub zawieszona. Koniec czerwca to jest 30 czerwca czyli czekamy miesiąc na sprawozdanie, jeżeli w ciągu miesiąca nie przekaże, to jest koniec lipca. Nie zdążyliśmy, bo do końca lipca OLT już upadł. Do tego jeszcze zanim się wyśle zawiadomienie do podmiotu, odbierze zwrotkę czyli trwa cała korespondencja.

Ale co chciałam przez to powiedzieć? Chciałam powiedzieć, że zastanawiamy się właśnie w ULC nad brakiem elastyczności w przepisach czyli środkami, które by przymusiły podmioty – jak pan poseł słusznie zauważył, urząd wysyła kolejne monity a podmiot nie reaguje. Mówimy o sytuacji na przyszłość. Co zrobić na przyszłość i jak sobie z tym poradzić. Wysyłamy pismo – jedno, drugie, trzecie. Oczywiście, można zrobić kontrolę zgodnie z k.p.a., ale jeżeli zrobimy kontrolę i nie otrzymamy wszystkich dokumentów, a tak się teoretycznie może zdarzyć, to możemy tylko wysłać kolejne zawiadomienie w sprawie kontroli. Jeżeli chodzi o rozporządzenie unijne, to nie przewiduje ono żadnych środków pośrednich. Teraz decyzja, czy za nieprzysłanie sprawozdania do urzędu cofamy koncesję? To będziemy mieli dokładnie ten sam skutek co bankructwo przewoźnika, bo cofnięcie koncesji oznacza zakończenie działalności. Przydałyby się nam, jako ULC narzędzia w postaci możliwości bardziej elastycznego podejścia do podmiotów rynkowych, aby były jakieś mechanizmy, które pozwolą nam przymusić do egzekwowania prawa.

Mało tego, proszę państwa, również z rozporządzenia unijnego wynika wiele obowiązków, które to rozporządzenie nakłada na przewoźników. Jest powiedziane, że wspólnotowy przewoźnik lotniczy powiadamia właściwy organ wydający koncesję z wyprzedzeniem o wszelkich planach dotyczących wykonywania nowego przewozu lotniczego na kontynent lub do regionu świata itd., dotyczących skali jego działalności, o zmianach typu lub liczby używanych statków powietrznych, z wyprzedzeniem o wszelkich planowanych łączeniach lub nabyciach, w terminie czternastu dni o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu udziału lub akcji, który stanowi 10% lub więcej całego pakietu udziałów lub akcji. To są obowiązki, które nałożone są na przewoźnika. To obowiązek przewoźnika, żeby poinformować organ czyli Prezesa ULC. W tej chwili robimy tak, że wysyłamy do wszystkich przewoźników takie przypomnienie: szanowni państwo, jesteście obowiązani. Ale takiego przypomnienia nie wysyłamy co miesiąc, wysyłamy raz na trzy miesiące, raz na pół roku. Jeżeli w międzyczasie coś się zmieni, coś się zdarzy i przewoźnik nas nie poinformuje, to się nie dowiemy.

Powiem, że mimo bardzo różnorodnych uwag z państwa strony, każda z nich będzie bardzo dokładnie przez nas przeanalizowana głównie pod tym kątem, żeby usprawnić procedury. Zastanowimy się, co możemy zrobić dla większej przejrzystości i skuteczności procesów, co w wielu przypadkach nie oznacza, że to nastąpi szybko. Mamy w urzędzie wdrożony również program naprawczy, który także polega na poprawie procedur i skuteczności. To jest chyba tyle, co mogłabym powiedzieć. Przekażę głos pani Ani Kolmas, która jest ekspertem od szczegółów, jeżeli chodzi o sprawy OLT. Natomiast obecnie trwa jeszcze w ULC kontrola Najwyższej Izby Kontroli i niedługo otrzymamy wstępne wyniki. Tak, że ja – ze swojej strony, póki co – bardzo państwu dziękuję i przekazuje głos pani Ani Kolmas.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę o kontynuację.

**Główny specjalista w Departamencie Prawno-Legislacyjnym ULC Anna Kolmas:**

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dziękuję pani prezes. Szanowni państwo, Anna Kolmas, Departament Prawno-Legislacyjny ULC. Postaram się odpowiedzieć na te dość szczegółowe pytania. Niektóre się powtarzały, więc postaram się po prostu je zsumować w miarę syntetycznie, żeby nie powtarzać informacji zaprezentowanych, czy przez pana ministra, czy panią prezes.

Odnośnie pytania o monitoring statusu koncesji po dwóch latach. Pan poseł Bodio był tutaj uprzejmy zapytać. Szanowni państwo, obowiązek monitorowania, weryfikacji *de facto* koncesji po dwóch latach od jej udzielenia przewoźnikowi wszedł w życie razem z rozporządzeniem 1008/2008 czyli w 2008 r. Tak jak zostało już wielokrotnie podkreślone, koncesje, czy to dla OLT EXPRESS REGIONAL, czy dla OLT EXPRESS POLAND były udzielone wcześniej, zanim firma przewoźnika została zmieniona na firmę OLT. Stąd też obowiązek monitoringu ze strony urzędu statusu koncesji po dwóch latach nie obowiązywał w stosunku do przewoźnika OLT EXPRESS REGIONAL.

Jeśli chodzi o zmiany członków zarządu, bo pan poseł Bodio też był uprzejmy wskazać na zmiany zarządu u przewoźnika OLT EXPRESS REGIONAL we wrześniu 2011 r. i nie

poinformowanie ULC na ten temat. Ten obowiązek też leży po stronie przewoźnika, my jako ULC nie mamy możliwości weryfikacji składu zarządu na bieżąco. W momencie, gdy przewoźnik nas poinformuje o zmianie składu zarządu, my wystosowujemy odpowiednie pisma, weryfikujemy sytuację i prosimy o przedstawienie dokumentów na potwierdzenie, że członkowie zarządu spełniają wymagania, które są określone w rozporządzeniu unijnym 1008, tj. chociażby przedstawienie stosownych zaświadczeń o niekaralności. Takiej informacji nie mieliśmy, nie dostaliśmy żadnej od przewoźnika, chociaż był zobowiązany. Stąd też nie mogliśmy również prosić o przedstawienie przez przewoźnika stosownego zaświadczenia o niekaralności członków zarządu. Tak, jak pani prezes uprzejma była wskazać, pewne obowiązki są po stronie przewoźników. Co jakiś czas wysyłana jest informacja przypominająca przewoźnikom o tych obowiązkach, natomiast tutaj przewoźnik go nie dopełnił a ULC nie miał możliwości na bieżąco weryfikować tego, kto jest w składzie zarządu.

**Poseł Bartłomiej Bodio (RP):**

Ale ja w ogóle o to nie pytałem. Pytałem o to, czy koncesja została zweryfikowana, w momencie, gdy została rozszerzona na koncesję bez ograniczeń.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo przepraszam, panie pośle. Proszę umożliwić pani wypowiedź. Dam ewentualnie szansę zadać dodatkowe pytania. Proszę umożliwić teraz udzielenie odpowiedzi. Bardzo proszę o kontynuowanie.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

Rozumiem, że chodzi o sytuację, kiedy rozszerzana była koncesja i weryfikowany był skład zarządu? Żeby może od razu to wyjaśnić.

**Poseł Bartłomiej Bodio (RP):**

Zgodnie z procedurami, przy takim rozszerzeniu – rozumiem, że mogę, skoro pani pyta –wymagana jest weryfikacja koncesji, w tym planu finansowego czy taryfy. Przy udzieleniu zgody na przewozy regularne, przy zniesieniu ograniczenia tonażowego i osobowego zgodnie z przepisami, które sami państwo przytoczyliście w Białej Księdze, jest konieczność powtórzenia kompletnego procesu koncesyjnego.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

W momencie rozszerzania koncesji przewoźnikowi Jet Air w 2009 r. o przewóz regularny i bez ograniczenia maksymalnej masy startowej weryfikowane były wszystkie dokumenty, które były dołączone do wniosku i są wymagane zgodnie z rozporządzeniem 1008. Tak więc np. plany finansowe i przewidywany bilans, prognozowane zyski z działalności również, jak najbardziej.

Jeśli chodzi o zmiany typu działalności w koncesji, chyba pan poseł Tchórzewski był uprzejmy o to zapytać, to wszystkie te informacje, cały harmonogram zmian dokonywanych w koncesji dwóch przewoźników jest bardzo szczegółowo przedstawiony na s. 25 Białej Księgi. Może jeszcze raz wskaże, że same koncesje udzielane były wcześniej przewoźnikowi Jet Air i przewoźnikowi YES Airways w 2011 r. Natomiast później były jedynie modyfikowane w zakresie dostosowania aktualnej spółki czy też struktury kapitałowej bądź własnościowej przewoźnika.

Jeśli chodzi o nieprzedstawienie sprawozdań finansowych przez przewoźnika do ULC i nieodpowiadanie na pisma wysyłane przez prezesa urzędu w tym czasie z prośbą o przedstawienie zweryfikowanych sprawozdań finansowych przez przewoźnika w ramach prowadzenia bieżącego nadzoru nad przewoźnikiem. Jak zostało tutaj przez panią prezes wskazane, to narzędzie w postaci cofnięcia bądź zawieszenia koncesji tylko i wyłącznie ze względu na to, że przewoźnik nie przedstawił opinii biegłego rewidenta do sprawozdania finansowego jest narzędziem fakultatywnym, jakie daje rozporządzenie unijne. Tak, zgadza się, jest.

Natomiast, prawda jest taka, że w tym przypadku prezes urzędu nie miał doniesień z rynku, jak już zostało tu powiedziane, że przewoźnik ma zaległości wobec agentów *handlingowych*, wobec portów lotniczych, wobec PAŻP. Co więcej, rozwijał swoją działalność w momencie kluczowym, jak Euro czy okres wakacyjny a nie było żadnych wątpli-

wości z rynku w tym zakresie. Biorąc to wszystko pod uwagę, prezes urzędu nie zdecydował się na skorzystanie z tego fakultatywnego – jeszcze raz powtórzę – narzędzia, jakie daje rozporządzenia unijne. Daje je ono właśnie po to, żeby biorąc wszystkie możliwe okoliczności pod uwagę podjąć decyzję w danym momencie wobec konkretnego przewoźnika w sposób indywidualny. Natomiast w dniu 27 lipca 2012 r., gdy wpłynęła pierwsza informacja o jakichkolwiek zaległościach przewoźnika OLT EXPRESS REGIONAL wobec agenta *handlingowego* a następnie PAŻP, w tym samym dniu koncesja została zawieszona.

Jeśli chodzi o jawność decyzji administracyjnych załączonych do dokumentu, jakim jest Biała Księga, to szanowni państwo, oczywiście, mam świadomość, że pewne dane zostały w jakiś sposób zasłonięte. Natomiast, oczywiście, są to dane jawne, dostępne w KRS i dokumentacjach spółek ogólnie i publicznie udostępnionych. Mieliśmy jednak taką opinię naszych radców prawnych z ULC, że w ten sposób jesteśmy w stanie państwu dać wszelkie możliwe dokumenty i kopie decyzji, żeby transparentnie i obiektywnie pokazać w jaki sposób prezes urzędu zachowywał się, jakie wydawał decyzje wobec przewoźnika i jak to dokładnie wyglądało.

Odnośnie odstępowania od uzasadnienia decyzji, o co pani poseł była uprzejma zapytać. Działamy w obszarze k.p.a. i przepisów unijnych oraz oczywiście ustawy – Prawo lotnicze. K.p.a. daje możliwość odstąpienia od uzasadnienia decyzji, jeżeli jest ona zgodna z wnioskiem strony.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Ja o to nie pytałam.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

Natomiast chciałam jeszcze tylko…

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

W ogóle o to nie pytałam.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

A może dalej mówić pani dyrektor?

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Oczywiście, że może, ale ja o to nie pytałam.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**

Dziękuję bardzo.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

To jeśli można, bo zrozumiałam, że chodzi o to, że w decyzjach…

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Proszę się na mnie nie powoływać, ja nie pytałam o odstępowanie od uzasadnienia.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

Dobrze, to może skończę tę myśl, jeśli można.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Proszę państwa, prośba do pani. Proszę udzielać odpowiedzi, oczywiście, zgodnie z wiedzą, jaką pani posiada i, oczywiście, w kolejności, jak te pytania wpływały. Proszę nie prowadzić polemiki. Jeżeli będą dodatkowe pytania, to po prostu umożliwię zadanie tych pytań. W tej chwili proszę udzielać odpowiedzi. Bardzo proszę, pani prezes.

**Wiceprezes ULC Izabela Szymajda-Wojciechowska:**

Jeśli mogę, to była wypowiedź odnośnie pytania przed chwilą pani poseł o odstąpieniu od uzasadnienia do decyzji i dlatego koleżanka powiedziała, że istnieje taka możliwość zgodnie z k.p.a.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**

Ja o to nie pytałam.

**Wiceprezes ULC Izabela Szymajda-Wojciechowska:**

Dobrze, dziękuję. Proszę bardzo.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**

To jeszcze tylko tytułem uzasadnienia, jeżeli organ odstępuje od uzasadnienia decyzji to i tak, szanowni państwo, oczywiście w aktach koncesyjnych przewoźnika gromadzonych w ramach udzielania koncesji czy prowadzenia nadzoru bieżącego są opinie, jest dokumentacja na potwierdzenie tego, że taka decyzja może zostać wydana, że zostały zweryfikowane stosowne przesłanki do wydania takiej decyzji, w tym również dokumentacja finansowa.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące strat finansowych i w ogóle dokumentów finansowych przewoźnika. Szanowni państwo, w 2011 r. mieliśmy taką sytuację, że na rynku był przewoźnik Jet Air, który w zasadzie był tzw. przewoźnikiem dyspozycyjnym. On nie oferował przewozów regularnych w formie sprzedaży biletów nieokreślonej liczbie pasażerów regularnych na trasach określonych ściśle np. na stronie internetowej, jak to później robił OLT. Był to przewoźnik dyspozycyjny, dysponował jednym, w pewnym momencie dwoma statkami powietrznymi jako posiadacz i w zasadzie stanął przed decyzją, czy kończy swoją działalność czy kontynuuje ją w inny sposób. Przyszedł nowy inwestor w postaci Amber Gold, który – tak jak państwo macie to dość szczegółowo opisane na osi czasu, nie będę może powtarzała tych informacji – dokonał kilkukrotnego, istotnego dokapitalizowania tego przewoźnika dużą sumą pieniędzy. To spowodowało, że dołączając potem do wniosku o zmianę koncesji zmianę nazwy bądź też zmianę właścicieli przewoźnika, w przekonaniu ULC przewoźnik ma lepszą kondycję finansową, rokuje na prowadzenie dobrej działalności. Tak jak było to zresztą powiedziane, nie było żadnej dokumentacji, żadnych informacji z rynku, że ma jakieś zaległości wobec swoich kontrahentów biznesowych, bądź też nie realizuje jakichś usług wobec pasażerów.

Jeśli chodzi o źródła pochodzenia kapitału, tak jak tutaj wcześniej wskazałam, mieliśmy inwestora w postaci Amber Gold, który dość istotnie inwestował w przewoźnika OLT EXPRESS REGIONAL i OLT EXPRESS POLAND. Chciałabym wyjaśnić, że prezes urzędu nie ma możliwości weryfikacji źródeł pochodzenia kapitału, który jest inwestowany w przewoźnika. Poruszamy się w obszarze rozporządzenia unijnego obowiązującego wprost, które stanowi, że przewoźnik lotniczy ma dysponować odpowiednią kondycją finansową. Nie jest powiedziane, że prezes urzędu w jakiś sposób może weryfikować pochodzenie tych środków. Co więcej, nie jesteśmy do tego upoważnieni, prezes urzędu nie ma takich kompetencji i wydaje się, że żądanie tego typu informacji bądź wchodzenie w kwestie związane z weryfikacją pochodzenia kapitału byłoby nadmiernym obciążeniem przedsiębiorców, biurokratyzacją i po prostu niezgodne z przepisami.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące weryfikacji wymogu dobrej reputacji, to też jest wymóg pochodzący z rozporządzenia unijnego. Jest on weryfikowany poprzez przedstawianie przez członków zarządu, jak też prokurentów – generalnie osoby, które występują w imieniu przedsiębiorstwa przewoźnika – zaświadczenia z Krajowego Rejestru Karnego.

Może teraz jeszcze parę słów tytułem wyjaśnienia odnośnie ustawy o przeciwdziałaniu praniu pieniędzy oraz finansowaniu terroryzmu. Pan poseł Polaczek był uprzejmy poruszyć tę kwestię. Szanowni państwo, może ja zacytuję art. 15 tej ustawy: „Jednostki współpracujące…" – a jednostką współpracującą jest m.in. ULC – „…w granicach swoich ustawowych kompetencji, są obowiązane udostępnić, na wniosek Generalnego Inspektora, informacje niezbędne do realizacji […]" – dalej wiadomo, określonych zobowiązań wynikających z ustawy. Szanowni państwo, zgodnie z naszą wiedzą, opiniami naszych prawników i naszym stanowiskiem sformułowanie „w granicach swoich ustawowych kompetencji" wymaga, żeby ustawa – Prawo lotnicze miała w jakiś sposób połączenie z tą ustawą. Wskazywała np. że prezes urzędu współpracuje z Generalnym Inspektorem w MF. Co więcej, wskazane jest narzędzie, że robi to na wniosek GIIF. Chciałam powiedzieć ze swojej strony, że zgodnie z naszą wiedzą GIIF nie zwrócił się do Prezesa ULC o udostępnienie jakichkolwiek informacji. Natomiast jeszcze dodatkową kwestią jest to, że z pewnością Generalny Inspektor w MF miał informacje o ewentualnych przepływach

związanych z operacjami finansowymi Amber Gold, ponieważ tzw. instytucje obowiązane, to są głównie banki i instytucje powiernicze, które obracają określonymi środkami pieniężnymi, mają obowiązek z automatu informować GIIF o tego typu operacjach.

Tak więc, podsumowując, wydaje się, że GIIF powinien mieć te informacje. Natomiast prezes urzędu nie jest upoważniony informować go na temat jakichkolwiek dokumentów finansowych, które były w jego posiadaniu, bo nie było takiego wniosku ze strony GIIF, ani nie ma takich ustawowych kompetencji. Co więcej, dokumenty finansowe, jakie są w posiadaniu Prezesa ULC dotyczą przewoźnika. My badamy kwestie finansowe dotyczące przewoźnika – jego dokumenty, sprawozdania, plany gospodarcze, bilanse, rachunki zysków i strat. Nie badamy tego typu dokumentów na poziomie głębszym czyli na poziomie udziałowców i inwestorów. Nie jesteśmy w stanie i nie mamy kompetencji wchodzić tak głęboko, dlatego też wydaje się, że tego typu uregulowanie jest zasadne. Stąd też brak informacji w Białej Księdze o tej ustawie, jako niedotyczącej prezesa urzędu.

Odnośnie pytań dotyczących procedur badania kondycji finansowej, uzyskiwania koncesji i nadzoru bieżącego, szanowni państwo, w ULC obowiązuje w tym zakresie procedura ISO. Prowadzimy karty wymogów formalnych, jest to systemowo wszystko zatwierdzone przez zewnętrzną instytucję międzynarodową, uznaną w przyznawaniu i nadzorowaniu jednostek certyfikujących, więc odpowiadam „tak" na pytanie pana posła, obowiązuje procedura ISO, która obejmuje zarówno przyznawanie koncesji, jak i prowadzenie bieżącego nadzoru.

Jeśli chodzi o weryfikację sprawozdań dokumentów typu F-01 od przewoźników z grupy OLT, w tym przypadku OLT EXPRESS REGIONAL. W tym zakresie bardzo szczegółowo określone jest w załączniku nr 1 do rozporządzenia 1008, że dokumentami weryfikowanymi na te potrzeby może być przewidywany bilans oraz rachunek zysków i strat. Patrzymy więc na dokumenty na przyszłość, które prognozują sytuację finansową spółki, środki które są w dyspozycji przewoźnika, jak również planowane operacje, np. zakup floty czy finansowanie działalności. Natomiast wydaję się, że dokumenty F-01 pokazują nam sytuację historyczną czyli wstecz, bo są to dokumenty składane do urzędów skarbowych i dotyczą sytuacji przeszłej za dany okres. Czasami się nimi posiłkujemy. W tym konkretnym przypadku patrzyliśmy bardziej naprzód, w jaki sposób przewoźnik rozwijający się tak dynamicznie planuje finansować swoją działalność operacyjną.

Jeśli chodzi o nieumieszczenie listy wspólników w samych decyzjach koncesyjnych, to szanowni państwo, był czas, że te decyzje uwzględniały tego typu informacje bardzo szczegółowe. To znaczy wskazywały jacy wspólnicy z imienia i nazwiska bądź firmy, w zależności od tego, jaka jest sytuacja, wchodzą w skład danego przewoźnika. Natomiast w pewnym momencie doszliśmy do wniosku, że decyzja dotyczy spółki przewoźnika i jest udzielana firmie przewoźnika a nie wspólnikom jako takim. Stąd też brak podawania w pewnym momencie listy wspólników, która i tak jest dostępna publicznie w KRS.

Jeśli chodzi o rozszerzanie koncesji na działalność regularną bądź też bez ograniczenia maksymalnej masy startowej statków powietrznych i brak sprawozdań finansowych w tym zakresie. Należy rozróżnić dwie kwestie – sprawowanie bieżącego nadzoru w ramach którego weryfikowane są właśnie sprawozdania finansowe wraz z opinią biegłego rewidenta a przesłanki ściśle określone w przepisach ustawy – Prawo lotnicze, jak i w przepisach rozporządzenia unijnego do rozszerzenia takiej koncesji. Prezes urzędu nie miał tytułu ani przesłanki do odmowy wydania decyzji rozszerzenia koncesji o wspomniane przeze mnie operacje tylko i wyłącznie ze względu na brak sprawozdania finansowego. Po prostu nie jest to przesłanką do wydania odmowy. My tutaj poruszamy się w obszarze przepisów, które ściśle to określają i regulują.

Jeśli chodzi o zmianę sytuacji prawnej przewoźnika i skorzystanie przez prezesa urzędu z narzędzia w postaci przedkładania koncesji do ponownego zatwierdzenia. Szanowni państwo, to jest przepis art. 8 ust. 7 unijnego rozporządzenia 1008. Należy wskazać, że zmiany w obszarze zarządu, siedziby czy też kapitału spółki to nie są zmiany, które mają wpływ na sytuację prawną przewoźnika.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Przepraszam na chwileczkę. Mam do pani pytanie: czasowo, jak długo jeszcze?

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**
Ja już kończę.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
To bardzo proszę.

**Główny specjalista w departamencie ULC Anna Kolmas:**
Stąd też prezes urzędu nie skorzystał z tego narzędzia, gdyż jest ono zastrzeżone na inne sytuacje przewidziane przez rozporządzenie unijne.

Jeśli chodzi o kontrolę u przewoźników…

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Dobrze, proszę pani. Jeszcze raz przepraszam, że przerywam. Proszę państwa, wobec ważnych zajęć, które równolegle już się rozpoczęły, zarządzam w związku z tym godzinną przerwę. W sprawie formalnej? Bardzo proszę, pan Andrzej Adamczyk.

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**
Panie przewodniczący, proponuję aby przed ogłoszeniem przerwy przegłosować wniosek formalny, który teraz chcę złożyć. Mianowicie, aby odrzucić w całości informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z załączoną informacją Prezesa ULC, tzw. Białą Księgą – dokumentem, który jest dzisiaj przedmiotem naszego rozważania. Wnoszę o odrzucenie tego dokumentu w całości, jako niespełniającego oczekiwań posłów wnioskodawców. Dezyderat, który został sformułowany określał bardzo i wyraźnie, że chodzi nie tylko o kwestię przebiegu procedur dotyczących OLT EXPRESS, ale także i odpowiedzialnych za cały stan rzeczy. Wnoszę, panie przewodniczący, o przegłosowanie tego wniosku. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Bardzo dziękuję. Pan poseł Litwiński, bardzo proszę.

**Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):**
To chyba jakieś nieporozumienie, panie pośle. Przecież jest pan członkiem prezydium, poważnym parlamentarzystą i przed zakończeniem wysłuchiwania pani odpowiedzi na pytania, przed uzyskaniem odpowiedzi pana ministra, jak sądzę dla pana kluczowej, chce pan od razu odrzucić. To po co to posiedzenie było? To było polityczne bicie piany?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Bardzo dziękuję. Czy pan przewodniczący Adamczyk podtrzymuje wniosek?

**Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):**
Tak, podtrzymuję wniosek.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
W związku z tym, że został sformułowany wniosek formalny, poddaję go pod głosowanie. Kto jest za odrzuceniem informacji…

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**
Ja mam takie pytanie do pana posła, jeśli można.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Można. Bardzo proszę, panie ministrze.

**Poseł Anna Paluch (PiS):**
Jest wniosek formalny. Proszę o przejście do głosowania, panie ministrze.

**Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:**
Załóżmy hipotezę, że to głosowanie w taki sposób się ukształtuje, że wniosek przechodzi. Czy my w takim razie spotykamy się potem, robimy posiedzenie jeszcze czy już nie?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Będzie konkluzja ze strony prowadzącego. Powracamy do punktu związanego z rozpatrzeniem wniosku złożonego przez przewodniczącego Adamczyka.

**Głos z sali:**

A dlaczego nie wniosku o przerwę?

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Ponieważ został sformułowany, w związku z tym poddaję pod głosowanie wniosek przewodniczącego Adamczyka. Kto z państwa jest za odrzuceniem informacji przedłożonej przez rząd w sprawie odpowiedzi Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na dezyderat nr 2 w sprawie publikacji Białej Księgi dotyczącej działań Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i podległych mu organów wobec spółek OLT EXPRESS Sp. z o.o. oraz OLT EXPRESS POLAND i OLT EXPRESS REGIONAL? Kto jest za, proszę o podniesienie ręki. (9) Kto jest przeciw? Spokojnie. (13) Kto się wstrzymał? (1) Dziękuję. Proszę o podanie wyników.

Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał większości.

O głos poprosił przewodniczący Rynasiewicz.

**Poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):**

W związku z argumentacją posła Adamczyka składam wniosek o przyjęcie odpowiedzi w całości. Jeżeli przyjmiemy, zakończymy dyskusję.

**Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Dziękuję. Poddaję wniosek przewodniczącego Zbigniewa Rynasiewicza. Kto jest za przyjęciem informacji złożonej przez rząd w tej sprawie? Proszę o podniesienie ręki. (13) Dziękuję. Kto jest przeciw? (9) Dziękuję. Kto się wstrzymał? (1) Dziękuję. Proszę o podanie wyników głosowania.

Stwierdzam, że informacja złożona przez resort została przez Komisję przyjęta.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.